

Projet de règlement grand-ducal

modifiant

- 1. l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;**
- 2. le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points;**
- 3. le règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 fixant les modalités de fonctionnement d'un système de contrôle technique des véhicules routiers;**
- 4. le règlement grand-ducal modifié du 17 juin 2003 relatif à l'identification des véhicules routiers, à leurs plaques d'immatriculation et aux modalités d'attribution de leurs numéros d'immatriculation;**
- 5. le règlement grand-ducal modifié du 12 novembre 1981 ayant pour objet la fixation et la perception des taxes sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite des véhicules;**
- 6. le règlement grand-ducal du 2 août 2002 concernant les modalités d'utilisation, d'homologation et de contrôle des cinémomètres.**

Avis du Conseil d'Etat

(17 janvier 2012)

Par dépêche du 27 mai 2011, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a soumis à l'avis du Conseil d'Etat le projet de règlement grand-ducal sous objet qui a été élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Au texte proprement dit du projet de règlement grand-ducal étaient joints un exposé des motifs et un commentaire des articles ainsi qu'une fiche financière.

Le 27 septembre 2011 le Conseil d'Etat a eu communication de l'avis de la Chambre des métiers, et le 27 décembre 2011 de celui de la Chambre de commerce.

La lettre de saisine évoque le souhait du ministre du Développement durable et des Infrastructures de voir le Conseil d'Etat accorder un traitement prioritaire au dossier.

Considérations générales

L'objet du règlement en projet consiste à modifier non moins de six règlements grand-ducaux ayant tous trait à la circulation routière. L'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques (communément appelé Code de la Route) est à lui seul affecté par quelque cinquante modifications.

Les modifications en projet prévoient plusieurs pans d'adaptation des règles de la circulation routière reprises au Code de la Route sans lien entre eux, touchant à la fois aux définitions de notions couramment utilisées par le Code de la Route, aux dimensions et à l'équipement des véhicules routiers, à l'immatriculation automobile, aux documents de bord et aux plaques minéralogiques, à la signalisation routière, aux prescriptions s'appliquant en général à la façon des usagers de la route d'emprunter la voie publique, à l'utilisation du dispositif d'éclairage dont les véhicules doivent être équipés, aux véhicules étrangers circulant sur les routes luxembourgeoises,...

Parallèlement aux modifications du Code de la Route il est prévu d'adapter en conséquence le catalogue des avertissements taxés annexé au règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points.

Les modifications tenant au régime de mise en circulation de véhicules sous le couvert de plaques rouges entraînent à leur tour des adaptations concomitantes du règlement grand-ducal modifié du 17 juin 2003 relatif à l'identification des véhicules routiers, à leurs plaques d'immatriculation et aux modalités d'attribution de leurs numéros d'immatriculation et du règlement grand-ducal modifié du 12 novembre 1981 ayant pour objet la fixation et la perception des taxes sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite des véhicules.

Hormis les modifications de plusieurs renvois à des textes de référence européens, la modification du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 fixant les modalités du fonctionnement d'un système de contrôle technique des véhicules routiers prévoit le maintien de la validité des certificats de contrôle technique établis par le pays d'immatriculation d'origine des véhicules d'un autre Etat membre de l'Union européenne dont le propriétaire vient fixer sa résidence au Luxembourg et fait à cet effet procéder au changement d'immatriculation de son véhicule.

Enfin, le règlement grand-ducal du 2 août 2002 concernant les modalités d'utilisation, d'homologation et de contrôle des cinémomètres, prévoit de modifier l'énoncé des technologies reconnues pour mesurer la vitesse des véhicules contrôlés.

D'emblée le Conseil d'Etat note qu'aucune des modifications projetées ne revêt un caractère d'urgence qui justifierait la priorité

demandée par les auteurs du projet de règlement grand-ducal par rapport aux autres dossiers dont le Conseil d'Etat se trouve saisi par ailleurs.

Le volume impressionnant de modifications, dont regorge le texte en projet et qui pour le surplus touchent à un éventail très large d'aspects de la réglementation routière sans liens directs entre eux, soulève la question de savoir si l'approche choisie par les auteurs pour modifier le Code de la route et les règlements grand-ducaux connexes est appropriée. Il ne fait pas de doute que la réglementation routière est une matière vivante et complexe et dès lors sujette à des influences aussi diverses que nombreuses. Les normes juridiques en question devront tout naturellement être tenues à jour à un rythme soutenu et dès lors à des intervalles plus rapprochés que tel est normalement le cas pour d'autres législations. Or, l'approche actuellement retenue de rassembler des textes modificatifs en vue d'une entrée en vigueur en bloc des innovations à des intervalles périodiques conduit à la confection de textes réglementaires « fourre-tout » volumineux et complexes et dès lors difficilement assimilables par l'usager de la route. Une acceptation défailante et une application inadéquate des règles nouvellement introduites risquent d'en être la conséquence. Le Conseil d'Etat recommande dès lors vivement un regroupement thématique des modifications de la réglementation routière dont l'introduction dans le Code de la route et ses règlements connexes aurait avantage à se faire séparément pour chaque thème de modification.

En vue de faciliter la lecture du projet de texte sous avis le Conseil d'Etat propose, conformément à l'approche légistique courante, de faire abstraction des intitulés censés assurer la subdivision du texte en fonction des règlements grand-ducaux à modifier au profit d'une subdivision en 7 articles numérotés en chiffres romains. Les articles I à VI reprendront les dispositions modificatives des six règlements grand-ducaux qu'il est prévu de modifier. L'article VII (art. 69 du projet gouvernemental) comportera la formule exécutoire.

A l'intérieur des articles I à VI les modifications prévues feront l'objet chacune d'un point séparé, les points en question étant numérotés dans la séquence 1°, 2°, 3°,....

A titre d'exemple, l'article 1^{er} aura la structure suivante:

« **Art. 1^{er}.** L'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques est modifié comme suit:

1° A l'article 2, paragraphe 1^{er}, la rubrique 1.3. est remplacée par le texte suivant: (...)

2° A l'article 2, paragraphe 2, la rubrique 2.2. est remplacée par le texte suivant: (...)

3° A l'article 2, paragraphe 2, une nouvelle rubrique 2.2**bis** est insérée avec le texte suivant: (...)

etc. ... »

Pour des raisons d'ordre légistique il convient encore d'écrire « alinéa 1^{er}, alinéa 2, ... » et non « premier alinéa, deuxième alinéa,... »

Le Conseil d'Etat propose enfin d'écrire de façon générale avec une initiale minuscule « ministre ayant les transports dans ses attributions ». A cet égard l'emploi de la notion pourrait être simplifiée en écrivant à l'endroit où la notion est utilisée pour la première fois « le ministre ayant dans ses attributions les transports, dénommé ci-après le ministre » permettant de limiter par la suite son évocation sous forme abrégée. Quant à la mention des corps administratifs dans le texte, il y a lieu de les écrire avec une initiale majuscule (« Police grand-ducale », « Administration des douanes et accises »).

Pour les besoins du présent avis le Conseil d'Etat se tiendra à la structure du projet gouvernemental et à la numérotation de ses articles.

Examen des articles

Intitulé

Il y a lieu de présenter dans l'ordre chronologique de leur adoption les différents règlements grand-ducaux qu'il est prévu de modifier et d'adapter en conséquence la structure du projet de règlement grand-ducal.

Préambule

Conformément aux règles légistiques l'acte à modifier ne peut pas servir de fondement légal au règlement grand-ducal à adopter nouvellement. Il convient par conséquent de supprimer le visa relatif à l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955.

Etant donné qu'en vertu de l'article 67 du règlement en projet il est prévu de modifier un texte réglementaire ayant trait à la fixation et à la perception de taxes administratives, le ministre des Finances devra figurer parmi les ministres proposant.

Article 1^{er}, paragraphe 1^{er}

Le paragraphe sous examen prévoit de modifier la définition du terme « voirie normale »

Le Conseil d'Etat note tout d'abord que les termes « grande voirie », « voirie normale » et « voirie communale » sont définies avec précision à l'article 5 modifié de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. La reprise des définitions de la grande voirie (cf. rubrique 1.2) et de la voirie normale (cf. rubrique 1.3) au Code de la Route est dans ces conditions superfétatoire. En tout état de cause des définitions réglementaires, comme celles sujettes à modification, qui s'écartent des critères légaux retenus pour cerner la portée de la notion à définir, ne sont pas admissibles. Elles risqueront d'encourir la sanction de l'article 95 de la Constitution.

Par voie de conséquence le Conseil d'Etat demande la suppression tant de la rubrique 1.3. relative à la définition de la voirie normale que celle de la rubrique 1.2. relative à la définition de la grande voirie.

Article 1^{er}, paragraphes 2 à 8

Le Conseil d'Etat n'entend pas participer à la « chasse au trésor » proposée dans le commentaire des articles invitant sans autre précision à « voir ci-après » pour les neuf modifications sous examen. Il cherche vainement dans ce commentaire les motifs à la base des ajouts proposés. Il aurait au moins été indiqué d'expliquer le pourquoi des modifications projetées, dû par exemple au souci d'aligner les définitions du Code de la Route à celles couramment utilisées par la législation européenne.

De plus amples vérifications dans les actes législatifs de l'Union européenne relatives à la réception des véhicules routiers à moteur et de leurs remorques ont permis au Conseil d'Etat de noter que les auteurs du règlement en projet se sont largement inspirés des directives européennes, dont question à la nouvelle rubrique 4.2. qu'il est prévu d'ajouter au relevé des définitions de l'article 2 du Code de la Route. Or, plutôt que de se tenir scrupuleusement au texte européen, les auteurs s'en sont à plusieurs égards écartés. Dans la mesure où la volonté semble donnée d'aligner les définitions nationales à celles prévues par les directives européennes le Conseil d'Etat insiste sur une reprise en tous points conformes aux définitions retenues dans les textes européens.

A titre d'exemples, il convient de relever que contrairement aux directives et aux actes internationaux posés par la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies le Code de la Route continue à viser les « véhicules automoteurs » au lieu de se référer aux « véhicules à moteur », tels que définis à l'article 1^{er} sous o) de la Convention sur la circulation routière, signée à Vienne, le 8 novembre 1968 et approuvée par la loi du 27 mai 1975. Le Conseil d'Etat n'a par ailleurs pas trouvé de référence européenne pour les « machines automotrices à grande vitesse ou machines mobiles à grande vitesse ».

Article 1^{er}, paragraphe 9

Quant au fond la modification de la définition du véhicule historique ne donne pas lieu à observation.

Quant à la forme le Conseil d'Etat invite pourtant les auteurs à opter soit pour les sigles retenus dans la nomenclature européenne pour désigner les différentes catégories de véhicules soit pour les désignations de ces catégories couramment utilisées par le Code de la Route. Au vu de l'emploi usuel des dénominations nationales dans les autres articles du Code de la Route il donne la préférence à cette variante et il propose de supprimer les sigles européens.

Article 1^{er}, paragraphe 10

Le propre de la définition d'une notion est d'en fournir le sens ou la signification, en établissant de façon exhaustive les composantes ou traits

sémantiques. Il convient dès lors d'éviter dans la définition des renvois à d'autres références, surtout si, comme dans le cas de l'espèce la directive mentionnée ne définit pas la notion visée (« véhicule hors route »). Le Conseil d'Etat propose de faire abstraction de la référence aux véhicules hors route qui ne sont pas autrement définis dans le Code de la Route et qui par nature n'ont pas leur place sur la voie publique et devraient dès lors être exclus de l'immatriculation.

Article 1^{er}, paragraphes 11 et 12

Les définitions reprises aux paragraphes sous examen sont celles retenues par le Règlement (ECE) 48 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse repris au règlement grand-ducal modifié du 30 janvier 1983 portant acceptation de certains Règlements annexés à l'Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions.

Elles ne donnent pas lieu à observation.

Article 1^{er}, paragraphe 13

La modification sous objet de l'article 2 du Code de la route introduit une définition des roues jumelées. Le Conseil d'Etat n'a pas trouvé de référence internationale à laquelle renverraient les critères de définition retenus.

Article 1^{er}, paragraphes 14 et 15

Le Conseil d'Etat tient d'abord à réitérer son observation quant à la cohérence textuelle entre les définitions proposées et celles prévues par les directives européennes.

Quant à la définition des « directives communautaires de réception » il rappelle que les directives de l'Union européenne ne s'adressent pas aux particuliers, mais aux Etats membres. En règle générale il insiste dès lors sur ce que dans les actes légaux et réglementaires il ne soit pas fait référence à la directive, mais à son texte de transposition. Or, dans le cas de l'espèce la transposition des directives relatives à la réception des véhicules routiers se limite à reprendre celles-ci dans un règlement grand-ducal, sans même en publier le contenu, le renvoi à la publication au Journal officiel de l'Union européenne en tenant lieu (cf. règlement grand-ducal modifié du 3 février 1998 portant exécution de Directives des C.E. relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi que des tracteurs agricoles et forestiers à roues). Le Conseil d'Etat est dans ces conditions exceptionnellement d'accord pour accepter l'approche retenue.

Il demande toutefois de remplacer l'adjectif « communautaires » par « européennes » dans la phrase introductive du futur point 4.2. de l'article 2 du Code de la Route.

En ce qui concerne les nouvelles rubriques 4.3., 4.5. et 4.6. que les auteurs prévoient d'insérer dans l'article 2 du Code de la Route le Conseil d'Etat propose d'abord de faire abstraction de la définition de la « mise en circulation d'un véhicule routier » qui n'est pas non plus prévue dans les textes internationaux sur la circulation routière, la réception et l'immatriculation, voire l'enregistrement des véhicules routiers définis désormais respectivement au point 4.1. sous c), d), e) et f) et au point 4.3. sous b) et c) dudit article 2 devant suffire à cet effet. En outre, la définition proposée comporte un illogisme, car la mise en circulation d'un véhicule routier n'est pas synonyme de son utilisation sur la voie publique.

Le Conseil d'Etat note encore que les définitions relatives à l'«immatriculation d'un véhicule routier», au « certificat d'immatriculation d'un véhicule routier » et au « titulaire d'un certificat d'immatriculation » s'écartent de celles retenues par la directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules. Il demande que la cohérence soit assurée en la matière.

Article 2

La recommandation du Conseil d'Etat de veiller à la cohérence entre le droit européen et la réglementation nationale en ce qui concerne les définitions des notions techniques à insérer nouvellement dans l'article 2 du Code de la Route vaut aussi pour les modifications prévues à l'article *2bis* du Code de la Route.

En effet, cet article *2bis* se borne à reprendre dans la réglementation nationale la nomenclature et les sigles de la classification européenne des véhicules routiers.

En ce qui concerne les définitions retenues le Conseil d'Etat insiste sur une reprise en tous points identique du texte de la définition européenne, à commencer par celle du véhicule T qui s'avère être différente de celle prévue à l'article 2, point j) de la directive 2003/37/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mai 2003 concernant la réception par type des tracteurs agricoles et forestiers, de leurs remorques et de leurs engins interchangeables tractés ainsi que des systèmes, composants et entités techniques de ces véhicules et abrogeant la directive 70/150/CEE du Conseil.

Il estime encore que pour ce qui est des définitions prévues sous les nouvelles rubriques 7° et 8° et concernant les véhicules R et S il y a lieu de préciser que les remorques et engins sont destinés à être attelés à un véhicule T ou C. Dans la mesure où les véhicules attelés à un tracteur agricole ou forestier sont en principe considérés comme véhicules traînés et non comme remorques, le Conseil d'Etat se demande s'il ne faudra pas abandonner cette distinction dans l'intérêt de l'harmonisation souhaitée entre la réglementation nationale en la matière et les directives européennes.

Enfin, il convient de respecter la structure des définitions proposées également pour les rubriques 7°c), 7°d), 7°e), 7°f), 8°c) et 8°d) en prévoyant des définitions séparées sur base des critères de distinction tenant à la

vitesse et à la masse maximale autorisée au lieu de regrouper les définitions par paires assorties de catégories. A titre d'exemple il échet de prévoir des définitions distinctes pour les véhicules Ra1 et les véhicules Rb1.

Article 3

La modification prévue au paragraphe 1^{er} consiste à préciser que les véhicules visés sont des véhicules routiers. Elle ne donne pas lieu à observation.

Quant à la modification prévue au paragraphe 2 le Conseil d'Etat note la différence faite à l'article 3 entre tracteurs et tracteurs munis d'un équipement spécial. Qu'en est-il par ailleurs de la largeur autorisée des engins interchangeables que ces tracteurs peuvent remorquer? Celle-ci correspond-elle au maximum de 2,55 m généralement prévu pour les véhicules non autrement spécifiés? Ces engins ne devraient-ils pas être assimilés aux équipements spéciaux montés sur les tracteurs pour ce qui est de leur largeur admissible?

D'un point de vue rédactionnel, il y a lieu d'écrire: « Les véhicules routiers qui ... répondent aux dispositions des directives européennes de réception, sont réputés ... ».

Article 4

Sans observation.

Articles 5 et 6

L'observation concernant la rédaction du texte repris au paragraphe 2 de l'article 3 vaut également pour les nouveaux textes proposés pour faire l'objet de l'alinéa 5 de l'article 4 et de l'alinéa 2 de l'article 6 du Code de la Route.

Article 7

Le Conseil d'Etat propose d'insérer le nouvel alinéa comme alinéa 3 de l'article 20 du Code de la Route, l'alinéa 3 actuel devenant l'alinéa 4.

D'un point de vue rédactionnel l'observation formulée *in fine* à l'endroit de l'article 3 vaut également pour le libellé proposé de ce nouvel alinéa.

Article 8

Le Conseil d'Etat estime qu'il serait dans la logique des modifications qu'il est prévu d'apporter au Code de la Route en vertu des articles 3, paragraphe 2, 5, 6 et 7 du règlement en projet de prévoir une modification analogue de l'alinéa 3 de l'article 24^{ter} du Code de la Route.

Il suppose que les auteurs entendent par ailleurs remplacer l'alinéa 4 (et non l'alinéa 3) de cet article.

Tout en notant que l'intitulé de la directive visée n'est pas correctement cité, il estime que dans l'intérêt du commerce des véhicules lourds, des propriétaires des véhicules des catégories N2 et N3 ainsi que des autorités chargées du contrôle de la circulation routière il échet de reprendre dans le Code de la Route même les critères auxquels doivent répondre les dispositifs anti-encastrement visés. En effet, d'un point de vue juridique ces directives s'adressent aux Etats membres de l'Union européenne, et sur le plan pratique l'information sur les prescriptions à respecter sera plus aisée si ces critères sont formellement repris dans la législation nationale. En tout état de cause il y a lieu de faire abstraction des termes entre parenthèses, alors que l'expression y employée n'est pas autrement définie.

Article 9

L'observation rédactionnelle formulée à l'endroit de l'article 3, paragraphe 2 garde sa valeur dans le contexte sous examen.

Article 10

Le Conseil d'Etat note que c'est à bon escient que les auteurs proposent des valeurs mesurables pour déterminer le plafond des émissions autorisées des véhicules mis en circulation ou immatriculés avant le 1^{er} septembre 1972. Alors que les directives européennes s'adressent aux Etats membres et non aux particuliers, il rappelle son exigence itérativement formulée en la matière de remplacer les références aux directives par des références aux textes nationaux de transposition. Dans la mesure où ceci s'avèrerait impossible dans le cas de l'espèce il faudrait reprendre à l'article 25^{ter} du Code de la Route les valeurs-limites d'émissions fixées par les exigences européennes.

Le Conseil propose encore de faire abstraction des explication et sigle faisant l'objet de deux parenthèses qui figurent dans le nouveau texte proposé pour l'alinéa 2 du paragraphe 2 dudit article 25^{ter}.

Il se demande enfin si la distinction faite au premier tiret dudit alinéa est de mise alors qu'il a des difficultés à s'imaginer une situation où un des véhicules routiers visés par la disposition en question aurait été mis en circulation sans immatriculation préalable. Il suffit de viser la date soit de la première immatriculation, soit de la première mise en circulation.

Article 11

La volonté à la base de la modification de l'article 36 du Code de la Route tient à exclure les deux-roues motorisés et les catégories de véhicules y assimilés de l'obligation d'être munis d'un dispositif de marche en arrière.

Quant à la forme rédactionnelle retenue le Conseil d'Etat invite les auteurs à retenir une référence aux catégories de véhicules référencées à l'article 2^{bis} ou à se référer directement aux catégories de véhicules concernées, telles que ces catégories se dégagent des définitions de l'article 2. En effet, il ne fait pas de sens de reprendre, après avoir défini la catégorie L à l'article 2^{bis}, le contenu de la définition dans les articles traitant par

exemple des exigences techniques auxquelles ces catégories de véhicules doivent répondre.

Par ailleurs, tout en notant que la formule générale pour décrire le dispositif de marche en arrière figure à l'article 36 depuis la version du Code de la Route introduite par l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955, le Conseil d'Etat ressent des difficultés pour en concevoir le fonctionnement qui serait « actionné par le moteur ». En fait c'est le conducteur qui l'actionne par l'intermédiaire de la boîte mécanique ou automatique dont est équipé le véhicule. Aussi le Conseil d'Etat propose-t-il d'écrire:

« ... munis d'un dispositif de marche en arrière actionné à partir du siège du conducteur. »

Article 12

L'article 39 du Code de la Route détermine, ensemble avec l'article 44, l'équipement spécial des véhicules qui peuvent être utilisés en service urgent sur la voie publique. Le relevé des véhicules bénéficiant du statut de pouvoir circuler en service urgent s'allonge de modification en modification des dispositions en cause.

Même si la première intention du Conseil d'Etat n'est pas de priver les prétendants à ce privilège de la perspective de s'élever au-dessus de la masse des usagers de la route en pouvant ignorer les limitations réglementaires de la vitesse et les règles de priorité aux intersections, il voit d'un œil très critique l'effet psychologique d'une prolifération excessive des véhicules munis d'un avertisseur sonore spécial et de feux bleus clignotants. En effet, l'inflation qui a pris cours sur le plan réglementaire fera perdre l'impact de cette signalisation spéciale auprès des autres usagers de la route. La conséquence en sera une léthargie de plus en plus prononcée à dégager le passage et à faciliter l'avancement des véhicules en service urgent pour prévenir des dommages aux personnes et aux biens, voire pour sauver des vies.

Aussi le Conseil d'Etat demande-t-il que le relevé des véhicules susceptibles de participer au service urgent soit limité au plus strict nécessaire. Dans cette optique il ne voit aucun intérêt d'accorder le privilège susmentionné aux véhicules de la Cour grand-ducale, du Garage du gouvernement, du Haut commissariat à la protection nationale, du Service de renseignement ou encore du médecin-inspecteur, chef de division de l'Inspection sanitaire. Par voie de conséquence il insiste sur une réduction conséquente des véhicules visés par l'article 39 qui pourrait dès lors avoir la consistance suivante:

« **Art. 39.** Les véhicules énumérés ci-après peuvent être munis d'un avertisseur sonore spécial, lorsqu'ils sont utilisés en service urgent: les véhicules de la Police grand-ducale, de l'Administration des douanes et accises, de l'Armée, de l'Administration des services de secours, des services d'incendie et de sauvetage communaux et du service d'aide médicale urgente ainsi que les ambulances, les véhicules utilisés pour le transport de sang et les véhicules faisant partie d'un convoi placé sous la responsabilité de la Police grand-ducale. »

Article 13

Ce qui est vrai pour l'équipement des véhicules affectés au service urgent semble valoir aussi pour les véhicules susceptibles d'être équipés d'un ou plusieurs feux orange clignotants. Le relevé prévu à cet effet à l'article 44 du Code de la Route a également tendance à s'allonger, même si les conséquences appréhendées dans la première hypothèse s'avéreront aux yeux du Conseil d'Etat moins dramatiques dans le cas de figure sous examen.

Le Conseil d'Etat entend faire deux observations au sujet du texte projeté.

L'ajout des véhicules destinés au transport de carburant parmi ceux pouvant être équipés de clignotants jaunes apparaît comme redondant par rapport à l'article 53 du règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses qui prévoit la présence obligatoire à bord des unités de transport transportant des marchandises dangereuses « ... de deux signaux d'avertissement autoporteurs, sous forme de cônes, de triangles réfléchissants ou de feux clignotants orange ». Cet équipement a l'avantage de ne pas être fixé à demeure sur le véhicule mais de se présenter sous forme de feux indépendants susceptibles d'être placés à une certaine distance d'un véhicule tombé en panne ou mal garé le long d'une route pendant une opération de déchargement. Il vise en outre non seulement le transport de carburant, mais également d'autres formes d'hydrocarbures, par exemple le mazout de chauffage et en général l'ensemble des marchandises dangereuses telles que définies par le droit international applicable en la matière. Le Conseil d'Etat demande dès lors de faire abstraction de cet ajout à l'article 44 du Code de la Route.

La deuxième observation concerne l'exigence de la présence sur le véhicule de clignotant « visibles de tout côté ». Le libellé actuel oblige de choisir l'endroit de fixation des feux en sorte à ce que ceux-ci soit, chacun pris individuellement, visibles de tout côté. Comme le Conseil d'Etat estime qu'il ne s'agit là pas vraiment de l'intention des auteurs, il propose d'écrire « ... d'un à quatre feux jaunes clignotants, assurant la visibilité de cet éclairage spécial de tout côté ».

Article 14

Sans observation.

Article 15

L'initiative de préciser que la Société Nationale de Contrôle Technique est l'organisme délégué par l'Etat pour effectuer la refrappe d'un numéro de moteur ou d'un numéro de châssis ne donne pas lieu à observation, car le nouveau libellé met l'alinéa 3 de l'article 50 du Code de

la Route en ligne avec l'article 4*bis*, paragraphe 4 de la loi précitée du 14 février 1955.

Le Conseil d'Etat note que le terme « numéro de moteur » est remplacé par « numéro de fabrication » et que le commentaire se réfère uniquement aux hypothèses où l'obligation se présente de refrapper un numéro de châssis. En l'absence d'autres explications en la matière il invite les auteurs à mettre en cohérence le libellé du texte proposé et le commentaire afférent.

L'énumération exemplative des hypothèses où cette refrappe peut avoir lieu est démunie de toute valeur normative du fait de l'ajout du terme « notamment ». Si les auteurs entendent maintenir la flexibilité actuelle il faudra faire abstraction de l'énumération introduite par le mot « notamment ». S'ils entendent par contre limiter la possibilité de refrapper lesdits numéros aux hypothèses énumérées, il faudra faire abstraction du terme « notamment » et écrire « ... numéro de fabrication ou de châssis en cas de transformation, de modification ou de réparation d'un véhicule, de nature ... ».

Article 16

Au paragraphe 1^{er} il y a lieu de se référer soit à la classification européenne des véhicules routiers en utilisant les sigles de dénomination des catégories repris à l'article 2*bis* du Code de la Route ou faire application des dénominations nationales des véhicules. Il y a dès lors lieu d'écrire soit « des véhicules M2 et M3 », soit « des autobus et autocars ». Par ailleurs, le Conseil d'Etat recommande de dire *in fine* du texte proposé « est interdite » plutôt que « n'est pas autorisée ».

Article 17

Le projet de règlement grand-ducal sous examen prévoit de modifier les points 4° et 10° de l'alinéa 1^{er} de l'article 70 du Code de la Route et d'ajouter un nouveau point 11°.

Quant au point 4° le Conseil d'Etat se demande si l'introduction du certificat d'immatriculation se présentant sous forme de deux documents a été comprise correctement par les automobilistes, car nombre de propriétaires des véhicules considèrent la partie II comme une sorte de duplicata sous le couvert duquel le véhicule peut être conduit en cas de perte de la partie I. En fait, la valeur juridique du certificat d'immatriculation retenu par le Code de la Route en fait un document de bord relevant les données techniques du véhicule et les coordonnées de son propriétaire ou détenteur, même si une certaine jurisprudence civile (cf. article 2279 du Code civil) a parfois considérée la « carte grise » comme document dont la valeur se rapproche d'un titre de propriété du véhicule¹. Aux yeux du Conseil d'Etat il serait hautement indiqué d'informer les automobilistes sur la valeur juridique du certificat d'immatriculation et sur l'utilité de la partie II avant de renforcer les exigences réglementaires en la matière.

¹ Cf. Code Civil, sous art. 2279, point 14°.

Le Conseil d'Etat se demande encore si les auteurs projettent effectivement de supprimer le premier tiret du point 4° sous examen. En effet, le commentaire est muet à cet égard. En cas de maintien du texte en question, il conviendrait de remplacer l'ancien terme « carte d'immatriculation ».

Quant à la faculté prévue de mettre provisoirement en circulation un véhicule sous le couvert de la partie II du certificat d'immatriculation, le Conseil d'Etat propose d'en faire abstraction, alors qu'en circulation transfrontalière cette utilisation de la partie II comme « carte grise » qui n'est pas reconnue sur le plan international risque de confronter l'automobiliste à des problèmes de reconnaissance du document par les autorités de contrôle du pays de circulation.

Au premier tiret, selon la présentation projetée du point 4° il convient encore de remplacer les termes « jeu de plaques rouges » par l'expression utilisée ailleurs « paire de plaques rouges ».

Aux termes du nouveau point 10° les chauffeurs professionnels ayant suivi la formation prévue par le règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément peuvent prouver cette formation par non moins de trois formes d'attestation: l'inscription sur le permis de conduire, l'exhibition de la carte de qualification ou la production d'un « document en tenant lieu ». Le Conseil d'Etat se demande si dans le cadre d'un contrôle à l'étranger, les autorités en charge de ce contrôle seront à même de faire la part des choses. Comme la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire (refonte) prévoit en tout état de cause un code spécial pour mentionner cette formation, le Conseil d'Etat recommande de procéder de façon systématique à une inscription sur le permis de conduire du suivi de cette formation et d'en faire l'unique attestation reconnue en matière de circulation routière. L'insertion du nouveau point 10° en deviendra sans objet.

La modification du point 10°, censé devenir le nouveau point 11°, ne donne pas lieu à observation.

Article 18

La modification prévue aux termes du point 1 de l'article sous examen et concernant l'alinéa 1^{er} du paragraphe 1 de l'article 92 du Code de la Route est conditionnée par l'ajout d'un nouveau paragraphe *1bis* à cet article (cf. point 4. de l'article sous examen). Sauf à écrire « *1bis* » ce point ne donne pas lieu à observation.

Le Conseil d'Etat aurait souhaité savoir à quel degré l'obligation d'enregistrer les catégories de véhicules visées à l'alinéa 3 du paragraphe 1 de l'article 92 est respectée en pratique. Il se demande si la suppression de cet enregistrement ne pourrait pas être un terrain de choix pour la simplification administrative.

En attendant, le texte proposé donne lieu à trois observations:

- La notion « véhicule à moteur » ne risque-t-elle pas d'être confondue avec la même notion reprise à l'article 1^{er} sous a) de la Convention sur la circulation routière, signée à Vienne le 8 novembre 1968 et approuvée par la loi du 27 mai 1975?
- Il serait d'un point de vue stylistique plus correct d'utiliser deux propositions relatives plutôt que de combiner la forme du participe passé avec une phrase relative derrière la notion précitée de « véhicule à moteur »; aussi échet-il d'écrire:
« ... tout (véhicule à moteur) qui est destiné à être conduit par un ou plusieurs piétons et dont la masse à vide ... ».
- D'un point de vue stylistique le Conseil d'Etat recommande encore de modifier comme suit le bout de phrase concerné:
« ... tout véhicule traîné qui n'est pas destiné au transport de personnes et qui peut circuler à une vitesse ... ».

Quant au point 3 de l'article 18 sous examen il ne fait qu'introduire une référence à l'article 94*bis* qu'il est prévu d'insérer nouvellement dans le Code de la Route aux termes de l'article 20 du règlement grand-ducal en projet. Il ne donne pas lieu à observation.

Le point 4 prévoit l'insertion d'un nouveau paragraphe 1*bis* à l'article 92 du Code de la Route. Par cet ajout les auteurs entendent tenir compte de la jurisprudence de la Cour de Justice de l'Union européenne selon laquelle il n'est pas permis aux Etats membres d'obliger le détenteur d'une voiture de service mise à sa disposition de l'immatriculer dans l'Etat de sa résidence normale, si la société, qui l'a mise à sa disposition, a son siège dans un autre Etat membre². Le texte projeté donne lieu à plusieurs observations d'ordre rédactionnel:

- Il est superfétatoire de préciser que le bénéficiaire de la nouvelle disposition peut mettre celle-ci à profit quand il établit sa résidence normale au Luxembourg ou quand il a sa résidence normale au Luxembourg. Il suffit d'écrire « ... à la disposition d'une personne physique qui a sa résidence normale au Luxembourg ».
- Le Conseil d'Etat se demande si au vu du Code de travail il ne serait pas plus correct d'écrire « salarié » au lieu de « employé ».
- La dernière proposition conjonctive doit être mise à la forme du subjonctif présent en écrivant « ... à condition ... que le véhicule soit valablement immatriculé ... ».

Les points 5 et 6 ne donnent pas lieu à observation quant au fond. Quant à la forme le Conseil d'Etat propose d'écrire:

- « ... par une personne physique ayant sa résidence normale au Luxembourg, dans des circonstances autres que celles visées au paragraphe 1*bis*, ou par une personne morale... ».
- « 3. Lorsqu'une personne physique qui établit sa résidence normale au Luxembourg ou lorsqu'une personne morale, qui établit ... au nom d'une personne qui n'a pas sa résidence normale ou son siège social au Luxembourg, dans des

² Voir notamment CJUE, aff. C-464/02 (Commission/Danemark) du 15 septembre 2005, aff. C-151/04 (Claude Nadin, Nadin-Lux SA) et C-152/04 (Jean-Pascal Durré) du 15 décembre 2005 (quest. préj.) et aff. C-232/03 (Commission/Finlande) du 23 février 2006.

circonstances autres que celles visées au paragraphe 1*bis*, la personne en question ... ».

Le point 7 ne donne pas lieu à observation.

Quant au point 8 il est prévu de reprendre sous un quatrième tiret nouveau du paragraphe 9 de l'article 92 l'alinéa 2 du point 2.6. du paragraphe 2 de l'article 94. Selon le Conseil d'Etat il sera difficile de mettre en pratique une immatriculation provisoire alors que les conditions réglementaires de retrait ou d'annulation d'une immatriculation ne sont pas autrement précisées dans le Code de la Route. Il se demande encore comment une personne peut avoir des attaches professionnelles au Luxembourg, être soumise à l'imposition luxembourgeoise ou être affiliée à un organisme luxembourgeois de sécurité sociale, tout en ne disposant pas au pays d'une adresse valable. Il propose dès lors d'écrire la phrase introductive comme suit:

« - une immatriculation d'un véhicule, à titre exceptionnel, au nom d'un propriétaire ou détenteur qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, à condition pour cette personne: ».

Article 19

Les points 1., 2. et 3. de l'article sous examen qui prévoient d'adapter les dispositions de l'article 94 du Code de la Route parallèlement à l'introduction d'un nouvel article 94*bis* (cf. article 20 du règlement en projet) ne donnent pas lieu à observation.

Il en est de même du point 4. qui en sus des adaptations requises en vue de l'introduction du nouveau régime réglementaire sur les plaques rouges, prévoit encore la suppression de l'alinéa 2 du point 2.6. du paragraphe 2 de l'article 94 qui sera repris comme quatrième tiret nouveau du paragraphe 9 de l'article 92 (cf. point 8 de l'article 18 du règlement en projet).

Le point 5 a pour objet de remplacer le paragraphe 3 de l'article 94. Dans la mesure où les « directives communautaires de réception » sont dorénavant définies à l'article 2 du Code de la Route il n'est pas besoin de se référer dans l'article 94 à la rubrique de l'article 2 comportant la définition en cause. Le terme « respectivement » est à remplacer par la conjonction « et ». Le Conseil d'Etat se demande qu'elle pourrait être la plus-value du point c) de l'alinéa 2 du paragraphe 3 qui fait du respect de l'interdiction de dépasser un certain contingent de véhicules valant en tout cas pendant les six mois que dure la période de grâce initiale, une condition pour l'immatriculation de véhicules de fin de série après cette période de six mois. Comme cette interdiction s'appliquera de toute façon pendant les premiers six mois il est superfétatoire de faire de son respect une condition pour les immatriculations de véhicules de fin de série se situant après cette période. Le Conseil d'Etat propose dès lors de faire abstraction du point c).

Quant à la modification prévue de la dernière phrase du paragraphe 5 de l'article 94 le Conseil d'Etat rappelle sa recommandation d'informer convenablement les automobilistes sur l'utilisation appropriée des deux parties du certificat d'immatriculation. Il se demande à ce sujet si le risque

d'égérer la partie II du certificat pendant les 5 à 7 ans de maintien en circulation moyen d'un véhicule par le propriétaire initial, ne devrait pas conduire l'organisme en charge des immatriculations à offrir aux propriétaires qui le souhaitent de conserver pour leur compte cette partie II.

Les points 7 et 8 ne donnent pas lieu à observation.

Article 20

L'article sous examen prévoit de regrouper dans un article 94*bis* à insérer nouvellement dans le Code de la Route l'ensemble des dispositions réglant la délivrance et l'usage des plaques rouges.

En effet, ces dispositions se trouvent pour le moment éparpillées sur différents articles tant du Code de la Route que du règlement grand-ducal précité du 17 juin 2003. Par ailleurs, il est prévu de simplifier la procédure de délivrance des plaques rouges en réunissant les compétences pour instruire les demandes en obtention de ces plaques auprès de la Société Nationale de Contrôle Technique. Enfin, et c'est l'aspect le plus important, grâce à l'établissement de « fiches de mise en circulation internationales de véhicules routiers munis de plaques rouges » les conditions réglementaires sont créées pour pouvoir utiliser les plaques rouges également à l'étranger. En effet, jusqu'à présent seule une décision Benelux (cf. décision M(92)13) du 2 décembre 1992 règle l'utilisation de plaques rouges pour les trajets intra-Benelux tout en assurant la reconnaissance des plaques marchandes belges et néerlandaises sur le territoire luxembourgeois.

Si le Conseil d'Etat peut *grosso modo* marquer son accord avec les innovations prévues, il se demande si celles-ci pourront pleinement produire leur effet si le trajet pour importer un véhicule de l'étranger dure plus d'une journée. En effet, le paragraphe 2 de l'article 4*bis* de la loi précitée du 14 février 1955 retient qu'un véhicule soumis à l'inspection est seulement libéré de l'obligation du contrôle technique le jour de son importation. Une adaptation du passage afférent de la loi de 1955 s'impose à cet égard.

Dans la mesure où le Code de la Route répond désormais aux exigences de l'article 35 de la Convention de Vienne précitée de 1968, la question de l'opportunité de maintenir la décision Benelux de 1992 se pose. Ne serait-il pas plus logique que le Luxembourg se concerte avec la Belgique et les Pays-Bas pour adapter les deux législations nationales en la matière dans le sens des modifications en projet du Code de la Route?

Au paragraphe 1^{er} du nouvel article 94*bis* le Conseil d'Etat note que la durée de l'autorisation donnant droit à la délivrance de plaques rouges peut varier selon que l'autorisation est émise en début ou en fin d'année de calendrier. Cette façon de procéder soulève le problème du respect du principe constitutionnel de l'égalité devant la loi (cf. article 10*bis* de la Constitution), tout en exposant la disposition en question à la sanction de l'article 95 de la Constitution.

Au paragraphe 2 ne faudrait-il pas faire état aussi des engins interchangeables tractés qu'il est nouvellement prévu de définir à l'article 2 du Code de la Route?

Article 21

Sauf à renvoyer à ses observations reprises *in fine* des considérations générales au présent avis, cet article ne donne pas lieu à observation.

Article 22

Sans observation, sauf que le numéro 4*bis* s'écrit sans intervalle et qu'après « De même » l'inversion du sujet et du verbe n'est pas indiquée.

Articles 23 et 24

Sans observation.

Article 25

Le Conseil d'Etat hésite fortement à suivre les auteurs dans leur démarche qui consiste à créer un privilège de circulation au profit des gros véhicules de l'Armée sans être justifié autrement que par les exigences d'«un bon déroulement de l'exercice militaire». Il doute en effet de la conformité de la dérogation au principe constitutionnel de l'égalité d'accès au réseau routier, fondée sur un traitement différent, qui devrait reposer sur des disparités objectives et être rationnellement justifiée, adéquate et proportionnée à son but. Il demande en outre si en fin de compte ce ne seraient pas les militaires eux-mêmes qui décideraient de la réunion des exigences d'un bon déroulement de l'exercice militaire en vue de s'«auto-octroyer» la dérogation en question. Des considérations tenant à la sécurité des riverains ou encore à l'état des routes ne devraient-elles pas au même titre être prises en compte avant de permettre le passage des convois militaires sur des tronçons routiers normalement fermés au trafic de transit?

Au regard des considérations qui précèdent le Conseil d'Etat se prononce contre l'ajout qu'il est prévu d'apporter à l'article 105 du Code de la Route.

Article 26

L'article sous examen a trait à l'article 107 du Code de la Route qui traite de la signalisation routière verticale, à l'exception des signaux colorés lumineux.

Le Conseil d'Etat invite les auteurs à envisager une refonte de la structure de l'article 107 qui manque de lisibilité en raison de sa longueur excessive. Sa subdivision en chapitres fait fi des règles de la légistique qui prévoient la possibilité de regrouper plusieurs articles d'un acte législatif ou réglementaire sous un chapitre mais n'autorisent pas l'inverse. Le Conseil d'Etat note encore que sur le plan international le contenu de l'article 107 fait l'objet d'une convention entière, la Convention sur la signalisation routière, signée à Vienne le 8 novembre 1968 et approuvée par la loi du 27 mai 1975. Il propose de scinder l'article 107 en plusieurs articles dont chacun reprendra une partie du contenu de l'article actuel, subdivision qui

pourra s'inspirer de la subdivision actuelle en « chapitres » de l'article à scinder.

Les points 1. et 2. de l'article 26 sous examen procèdent à une refonte intégrale des « chapitres » I et II ayant trait respectivement aux signaux d'avertissement de danger et aux signaux de priorité.

Les points 1 à 8 du « chapitre I », nouvelle version ne donne pas lieu à observation.

Quant aux points 9 et 10 du même « chapitre » il est noté que la possibilité prévue d'inverser le symbole des signaux A,10 et A,11a pour mieux tenir compte des circonstances des lieux est reléguée aux dispositions générales figurant en fin du « chapitre ». Afin de respecter le texte de la Convention de Vienne précitée il convient de compléter la légende du signal A,10 en ajoutant *in fine* « qui en résulte ».

Le Conseil d'Etat doute de l'intérêt du maintien du signal A,11b, alors qu'il estime que pour des raisons de sécurité les passages pour piétons et les passages pour cyclistes doivent répondre à des régimes juridiques différents, la priorité de passage du piéton l'emportant dans le premier cas, alors que le cycliste doit être obligé de céder la priorité dans le deuxième cas. Confondre les deux régimes comme actuellement prévu au Code de la Route, désoriente les usagers de la route au risque de malentendus, sources à leur tour d'accidents qui se feront au détriment de l'usager le plus faible qu'est le cycliste. En l'absence de contrainte internationale qui imposerait le signal A,11b le Conseil d'Etat demande d'en faire abstraction.

Sauf à noter que le signal indiquant un endroit où des cyclistes risquent de déboucher sur la chaussée qui en est munie fera désormais abstraction du symbole de cycliste et se limitera à arborer celui du cycle, le Conseil d'Etat n'a pas d'observation à faire au sujet du signal A,12.

Quant au signal A,14 il ne voit pas l'intérêt de supprimer le signal A,14a au profit du maintien exclusif du signal A,14b (renuméroté A,14). En effet, il persiste dans le pays des situations où il est utile d'avertir les automobilistes du passage fréquent de troupeaux de bétail domestiques. Aussi le Conseil d'Etat propose-t-il le maintien des deux signaux A,14a et A,14b, d'ailleurs en concordance avec les dispositions de la convention internationale précitée.

Quant au signal A,16a ladite convention précise qu'il n'est posé que « s'il est jugé indispensable d'annoncer l'approche d'un passage où la circulation est réglée par des feux tricolores de signalisation ». Le Conseil d'Etat recommande de maintenir cette règle requérant un usage restrictif de ce type de signal, tant pour respecter le texte international de référence que pour freiner l'inflation des signaux routiers.

Pour ce qui est de la suppression du signal A,17 – Aérodrome, le Conseil d'Etat ne partage pas l'avis des auteurs qui semblent douter de l'utilité pratique du signal, alors qu'il estime que ce signal pourra avantageusement être implanté sur les routes autour de l'aéroport de Luxembourg ou à proximité du champ d'aviation sportive de Noertzange.

Le Conseil d'Etat recommande par ailleurs de se tenir au texte de la Convention de Vienne en ce qui concerne la partie écrite du signal A,19.

Il en est de même des signaux A,20b et A,20c dont la partie écrite devra rester alignée sur le texte international servant de référence.

Selon la Convention de Vienne précitée le symbole du signal A,22a « peut être remplacé par des symboles indiquant plus clairement la nature de l'intersection ». Comme la configuration d'une intersection peut se présenter différemment des indications portées par les signaux A,22b et A,22c le Conseil d'Etat propose de rester en ligne avec la convention. Il ne s'opposerait cependant pas à la reproduction d'exemples illustrant certaines configurations d'intersections à condition que le texte précise qu'il ne s'agit que d'exemples admettant des symboles autrement configurés.

La partie écrite du signal A,25 devra être modifiée en écrivant conformément au texte de la Convention « ... sans barrières complètes ou sans demi-barrières ».

Le signal A,26 est repris de l'Accord européen complétant la Convention sur la signalisation routière de 1968 qui a été signé à Genève le 1^{er} mai 1971 et qui a également été approuvé par la loi précitée du 27 mai 1975. Ce signal rend attentif au croisement avec une voie de tramway. Il y a lieu d'en tenir compte dans la partie écrite dudit signal.

Le Conseil d'Etat propose encore d'insérer le passage concernant les signaux de distance aux passages à niveau immédiatement derrière le signal A,25 où il a sa place logique. Il se demande si l'avant-dernier alinéa des dispositions générales concernant les signaux d'avertissement de danger n'a pas une portée générale au point de valoir pour tous les signaux routiers verticaux (exception faite de la signalisation colorée lumineuse).

Pour ce qui est de la refonte du « chapitre » II relatif aux signaux de priorité de l'article 107 du Code de la Route, le Conseil d'Etat fait remarquer en relation avec le signal B,2a (« Arrêt » ou « Stop ») que la partie écrite oblige les conducteurs de deux-roues à mettre un pied à terre pour marquer l'arrêt prescrit. Cet élément ne figure plus dans le texte en projet. Alors qu'il est dans l'intérêt des autorités chargées du contrôle de la circulation de disposer d'une règle simple et facile à contrôler pour assurer le respect de l'exigence d'arrêt, le Conseil d'Etat insiste sur la réinscription du texte en question.

Quant au panneau de configuration il range dans la nomenclature des signaux routiers parmi les panneaux additionnels. Le Conseil d'Etat propose d'ajouter cette précision en écrivant « Le panneau de configuration est un panneau additionnel qui indique ... exemple. Il doit compléter... ».

Dans la partie écrite du signal B,5 les auteurs ont omis de préciser que la visibilité mutuelle sur toute l'étendue du passage étroit doit exister de jour comme nuit, conformément aux dispositions de l'Annexe 2, section C, sous 1. de la convention précitée. Le Conseil d'Etat demande de redresser cet oubli. Quant au signal B,6 la première phrase de l'alinéa 2 de la partie

écrite est redondante par rapport au texte figurant sous le signal B,5. Le Conseil d'Etat propose de supprimer cette phrase, sinon de la compléter dans le sens proposé ci-avant pour le texte du signal B,5.

Le Conseil d'Etat rappelle encore son observation faite à l'endroit des dispositions générales relatives aux signaux d'avertissement de danger en ce qui concerne l'alinéa 1^{er} des dispositions générales du « chapitre » II.

Quant au point 3 de l'article sous examen, il a trait au « chapitre » IX relatif aux panneaux additionnels de l'article 107 du Code de la Route. Les modifications prévues ne donnent pas lieu à observation sauf à redresser une erreur grammaticale relative au point 3.3. où tant dans le passage relatif au modèle 7b que dans celui relatif au modèle 7c, il faut lire « ... une vignette de paiement électronique définie par un règlement communal soit exposée ... ».

Concernant l'alinéa 2 du texte relatif respectivement aux modèles 7a, 7b et 7c, il y a lieu de corriger le passage selon lequel « d'éventuelles modalités particulières [pourraient être] émises par les autorités communales » qui est incorrecte sous l'angle de vue stylistique. Le Conseil d'Etat propose d'écrire « ... sans préjudice d'éventuelles dispositions particulières prévues par la réglementation communale en matière de stationnement et de parcage ».

Article 27

Le nouveau libellé de l'article 108, paragraphe 1^{er} du Code de la Route qui ne comporte que des adaptations de la numérotation, voire le transfert d'une disposition d'un article à l'autre ne donne *a priori* pas lieu à observation.

Le Conseil d'Etat se demande pourtant si à côté du dernier alinéa du paragraphe à modifier qui dispose sur quelle largeur de la chaussée un signal est applicable, il ne faudrait pas arrêter en plus sur quelle distance la validité d'un signal est donnée. En effet, abstraction faite de l'hypothèse où par définition la portée se limite à l'aplomb, il n'est disposé nulle part si la validité d'un signal est donnée jusqu'au point où elle est levée par une signalisation contraire, ou si elle est levée de plein droit à la hauteur de la première intersection (notamment si celle-ci comporte pour le trafic en provenance de routes latérales la possibilité d'avoir accès sur la voie publique où le signal produit ses effets).

Article 28

Quant au fond cet article ne donne pas lieu à observation. A l'endroit du point n), nouvelle version, du paragraphe 1. de l'article 110 du Code de la Route il convient de respecter la structure de l'énumération en évitant l'insertion de phrases entières qui ne seraient pas délimitées par un point et virgule.

Le Conseil d'Etat propose d'écrire:

« n) Les lignes en zigzag sur le côté de la chaussée qui indiquent ... de la chaussée; à la hauteur des arrêts d'autobus ... ».

Article 29

La version originale de l'article 115 du Code de la Route relative aux injonctions auxquels les usagers de la route sont tenus d'obtempérer visait de façon générale les agents chargés du contrôle de la circulation, sans préciser ce qu'il faut entendre par « agents chargés du contrôle de la circulation ». Par la suite les nouvelles compétences allouées à l'Administration des douanes et accises ont fait que les fonctionnaires de cette administration se sont vus accorder la prérogative de requérir les usagers de la route de s'arrêter en vue de pouvoir vaquer à leurs missions de contrôle en matière de lutte contre les stupéfiants, en matière de transport routier ainsi qu'en matière de contrôle technique automobile sur route. Le règlement grand-ducal en projet prévoit une nouvelle extension du pouvoir de donner des injonctions aux usagers de la route au bénéfice des candidats policiers.

De l'avis du Conseil d'Etat il échet de mettre l'article 115 au diapason avec les compétences que la loi attribue aux fonctionnaires de certains corps administratifs de régler la circulation, voire d'arrêter des véhicules dans le cadre de leurs missions légales.

Les corps administratifs visés sont la Police grand-ducale, qui détient une compétence générale pour régler la circulation et pour donner les injonctions prévues à cet effet, et l'Administration des douanes et accises qui a compétence pour arrêter des véhicules routiers dans le cadre des missions légales précitées. En attendant que le législateur consente éventuellement une extension de ces prérogatives à d'autres catégories d'agents (cf. projet de loi relatif à l'élargissement des compétences des agents municipaux et portant modification de la loi communale du 13 décembre 1988, du Code pénal et des dispositions législatives concernant les gardes champêtres et avis afférent du Conseil d'Etat du 19 janvier 2010; doc. parl. 5916 et 5916¹), il convient de maintenir le cadre légal en place.

En ce qui concerne les candidats de l'Ecole de police le Conseil d'Etat comprend l'intérêt de parfaire la formation de ceux-ci dans des conditions réelles où ils bénéficient de l'encadrement de fonctionnaires de police expérimentés. Or, au-delà des avantages d'une formation appropriée se pose un problème de légalité des injonctions « qui prévalent sur les règles de la circulation et sur les indications des signaux colorés lumineux », et que le fonctionnaire donnant des injonctions détient en la matière un pouvoir de police administrative certes limité « *ratione loci* » mais non pas moins incisif comme primant le pouvoir réglementaire des autorités qui en sont investies de par la Constitution.

Dans ces conditions le pouvoir de donner des injonctions doit être limité à des fonctionnaires assermentés. Quant à la formation des candidats de l'Ecole de police, le Conseil d'Etat préconise de prévoir à leur intention un cours post-assermentation en vue de parfaire leur instruction dans le domaine de la régulation routière.

Par voie de conséquence, il propose de réserver le libellé suivant au nouveau paragraphe 1 de l'article 115 du Code de la Route:

« 1. Les usagers de la route doivent s'arrêter à toute réquisition

- a) des fonctionnaires de la Police grand-ducale,
- b) des fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises dans le cadre de leurs compétences en matière de mise en œuvre des dispositions légales relatives

- à la vignette prévue par la législation portant approbation et application de l'accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds,
- à la surcharge des véhicules,
- aux documents de bord et d'équipements spéciaux des véhicules destinés à transporter ou à utiliser comme carburant des matières pouvant présenter un danger pour la sécurité, la salubrité ou la santé publiques,
- au contrôle technique routier,

lorsque ces agents portent les insignes de leur fonction; ces insignes doivent être visibles sans confusion possible de jour comme de nuit. »

Le paragraphe 2 débutera à son tour comme suit:

« 2 Les usagers de la route doivent obtempérer aux injonctions suivantes des fonctionnaires de la police grand-ducale:

- a) ... »

A l'alinéa 2 de ce paragraphe, il y a lieu d'écrire « fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises ».

A l'alinéa 3, il convient d'écrire « ... donnés par les fonctionnaires visés au paragraphe 1^{er} ... ».

Article 30

Sans observation.

Article 31

Le point 1 ne donne pas lieu à observation.

Conformément aux considérations faites lors de l'examen de l'article 12 le Conseil d'Etat demande qu'il soit fait abstraction du point 2.

Article 32

Le Conseil d'Etat renvoie au panneau de configuration dont question à l'article 26, point 2 du règlement en projet et se demande si le conducteur qui entre dans une intersection et en sort par la route à priorité qui s'infléchit est visé par l'article sous examen. Ce conducteur doit-il indiquer un changement de direction ou non?

Le Conseil d'Etat invite les auteurs du projet de règlement à analyser la question en vue de proposer, le cas échéant, une solution réglementaire univoque.

Article 33

La plupart des modifications qu'il est prévu d'apporter à l'article 136 du Code de la Route sont d'ordre rédactionnel et ont pour but de simplifier ou de préciser le texte en place.

Quant aux dispositions des alinéas 1 et 2 du paragraphe 4, version proposée, le Conseil d'Etat suppose que les auteurs ont vérifié la pertinence de ces dispositions quant à leur application aux cyclistes qui circulent ensemble avec des véhicules motorisés sur une chaussée à sens unique ou une chaussée comportant plusieurs voies de circulation dans le même sens. Qu'en est-il de la priorité entre un véhicule changeant de direction et un cycliste se déplaçant en ligne droite sur une voie cyclable intégrée dans l'assiette de la chaussée ou une piste cyclable longeant cette chaussée?

Par ailleurs, le dernier alinéa de la nouvelle version dudit paragraphe 4 introduit le principe de la fermeture éclair. Cette règle est censée s'imposer désormais aux automobilistes empruntant une voie de circulation, qui continue, et leur enjoint de faciliter la manœuvre des conducteurs qui avant la fin de la voie dans laquelle ils sont engagés doivent se rabattre sur la voie voisine. Tout en voyant les avantages de cette règle en présence d'un bouchon ou en cas de trafic visqueux, le Conseil d'Etat met en garde contre les problèmes que soulève l'application pratique de la règle lorsque sur le tronçon menant vers un rétrécissement le trafic est suffisamment fluide pour permettre à l'automobiliste tenu de se rabattre d'adapter sa vitesse pour s'enfiler dans la circulation sur la voie voisine sans obliger les conducteurs qui y circulent de freiner pour lui laisser libre passage. Aussi le Conseil d'Etat est-il réticent pour donner son aval à cette règle qui est à ses yeux fonction de courtoisie et relève dès lors bien plus de l'éducation et du civisme des automobilistes que du corsage réglementaire auquel ils doivent se tenir.

Article 34

Aux termes de l'article sous examen il est prévu de compléter le point a) du paragraphe 5 de l'article 139 du Code de la Route qui a trait aux limitations générales de la vitesse ainsi qu'aux exceptions afférentes. Le paragraphe 5 prévoit notamment que les conducteurs des véhicules en service urgent qui utilisent soit les feux bleus clignotants soit l'avertisseur sonore spécial ne doivent pas se tenir aux limitations réglementaires de la vitesse « à condition qu'[ils] tiennent compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation ».

Les auteurs du projet de règlement prévoient de compléter cette exception en dispensant les véhicules conduits par des fonctionnaires de la Police grand-ducale de l'obligation de faire usage de l'un des dispositifs avertisseurs précités, lorsque sur autoroute ils ne respectent pas la vitesse maximale dans le cadre de la « recherche d'infraction(s) contre les dispositions [de l'article 139] ».

La question de la prérogative des forces de l'ordre de transgresser les normes réglementaires en matière de circulation routière avait déjà été évoquée dans le projet de loi a) modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, b) la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, c) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules (doc. parl. n°5366) qui est devenu la loi du 18 septembre 2007. Dans son avis complémentaire du 6 mars 2007 (doc. parl. n°5366³) le Conseil d'Etat avait en principe admis la possibilité de transgresser les normes juridiques à condition de pouvoir justifier un état de nécessité, tout en rappelant que « l'appréciation se fera *in concreto* ». Dans cet ordre d'idées il s'était opposé formellement à une disposition « [donnant] en définitive carte blanche aux membres de la Police ... ».

Même si la portée de la dispense du respect des normes réglementaires apparaît dans le projet sous avis comme bien plus restreinte que ne l'était le champ d'application des dérogations prévues dans le projet de loi précité, l'analyse reste la même quant au principe en discussion. Et le Conseil d'Etat de rappeler qu'« Il va sans dire qu'[il] ne saurait en aucun cas cautionner un texte qui en définitive autorise la Police ... à se dispenser [elle-même] de l'observation de certaines règles en matière de circulation routière ».

Le Conseil d'Etat insiste dès lors pour qu'il soit renoncé à la modification de l'article 139 du Code de la Route telle que prévue par l'article 34 sous examen, qui pourra, le cas échéant, soulever un problème de légalité, chaque fois que le juge refusera de reconnaître l'état de nécessité au sens du droit pénal aux fonctionnaires de la police qui ont causé un accident en ne respectant pas les limites réglementaires de la vitesse sans avoir à cet effet utiliser les équipements réservés à la conduite en service urgent.

Article 35

Le Conseil d'Etat se demande si la précision que les auteurs entendent apporter désormais à l'alinéa 2 de l'article 141 du Code de la Route incitera les usagers de la route à mieux respecter les distances de sécurité, surtout qu'il sera difficile de s'y tenir pendant les heures de pointe, caractérisées notamment par une grande viscosité du trafic sur le réseau routier et qu'il ne sera en outre pas évident de pouvoir procéder à un contrôle effectif des critères réglementaires. Il s'interroge encore sur les raisons qui, d'une part, amènent les auteurs à ne pas intégrer le contenu du paragraphe 2. actuel à l'alinéa 2 du paragraphe 1^{er}, et qui, d'autre part, les font hésiter entre l'application d'un critère de temps et un critère de distance pour exprimer les règles applicables.

Enfin, il n'est pas persuadé que les conducteurs des véhicules accompagnant les concurrents d'une compétition sportive aient une maîtrise suffisante, voire puissent justifier d'une formation au volant assurant la sécurité requise qui leur permettra de ne pas se tenir dans des conditions de sécurité minimales aux règles qui sont par ailleurs généralement applicables.

Sur le plan rédactionnel le Conseil d'Etat propose d'aligner les dispositions sous examen à l'alinéa 13, paragraphe 3 de la Convention sur la circulation routière de 1968 en visant les cas « de ralentissement brusque ou d'arrêt subit ».

A l'alinéa 2, le terme « inter-véhiculaire » est à remplacer par « entre deux véhicules ou ensembles de véhicules ».

A l'alinéa 3, il faut lire « alinéa 2 » et le premier tiret aura avantage à être remanié en écrivant:

« - des véhicules automoteurs faisant partie d'un convoi de la Police grand-ducale ou placé sous la responsabilité de celle-ci ainsi que de ... ».

Article 36

Cet article prévoit le remplacement de l'article 143 du Code de la Route ayant trait aux compétitions sportives organisées sur la voie publique.

Depuis que le Conseil d'Etat a été saisi du projet de règlement sous examen le 27 mai 2011, l'article du Code de la Route, que l'article 36 est censé remplacer, a été modifié par le règlement grand-ducal du 1^{er} juillet 2011 modifiant - l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques; - le règlement grand-ducal du 6 mai 2010 portant organisation 1. de la division d'incendie et de sauvetage de l'Administration des services de secours, 2. des services d'incendie et de sauvetage des communes (cf. Mém. A134 du 7 juillet 2011). Le règlement grand-ducal du 1^{er} juillet 2011 a été pris par la voie de l'urgence. Hormis la manière critiquable de faire évoluer la législation par deux voies parallèles le Conseil d'Etat se demande quelle est à l'heure actuelle l'intention des auteurs du projet de règlement grand-ducal. Faut-il considérer la version de l'article 143 du Code de la Route, telle que celle-ci résulte du règlement grand-ducal du 1^{er} juillet 2011, comme devant s'appliquer à l'avenir ou les auteurs entendent-ils revenir à la version soumise au Conseil d'Etat dans le cadre de la saisine du 27 mai 2011.

La version du projet de règlement grand-ducal du 27 mai 2011 comporte deux modifications. A l'alinéa 1^{er} les termes « Ministre des Transports » sont remplacés par « ministre ayant les Transports dans ses attributions ». Selon l'alinéa 5 la portée de la notion « compétition sportive » sera dorénavant limitée aux « [manifestations] ... qui donne[ent] lieu à un classement sur la base d'un chronométrage des temps réalisés par les concurrents ».

Le règlement grand-ducal du 1^{er} juillet 2001 a ajouté à l'article 143 deux alinéas nouveau (et non des paragraphes!) insérés après l'alinéa 3 qui ont trait aux signaleurs nouvellement définis à la rubrique 5.1. de l'article 2 du Code de la Route.

La prise de position du Conseil d'Etat se limite à la version de texte lui soumise le 27 mai 2011.

Si les auteurs entendent remplacer la notion « Ministre des Transports » par « ministre ayant les Transports dans ses attributions », il échet de procéder de façon systématique à cette modification à travers l'ensemble des dispositions du Code de la Route tout en concevant la première évocation de la notion de la façon suivante:

« ministre ayant les Transports dans ses attributions, ci-après désigné "le ministre" »

en vue de pouvoir dans les passages consécutifs du texte se référer simplement au « ministre ».

La modification de l'alinéa 5 (alinéa 7 après la modification intervenue par le règlement grand-ducal du 1^{er} juillet 2011) écarte toutes les compétitions dont le classement n'est pas fondé sur le critère de la vitesse, mais qui feraient intervenir des épreuves d'adresse sur la voie publique ou en-dehors de la voie publique. Le Conseil d'Etat comprend que la nouvelle approche est synonyme d'un allègement significatif du travail administratif, mais permettra à l'avenir et à condition d'éviter tout classement fondé sur la vitesse d'organiser des manifestations sportives de tout genre sur la voie publique sans autorisation ministérielle préalable, sans possibilité de prescrire des conditions au déroulement même, s'il est à craindre que la manifestation ne comporte des perturbations pour les autres usagers de la route, et sans moyen de rappeler à l'adresse des organisateurs leur obligation de contracter une assurance spéciale de la responsabilité civile tant des organisateurs que des participants. Aussi voit-il d'un œil très critique la démarche des auteurs du projet de règlement grand-ducal sur ce point précis.

Il donne encore à considérer si l'opportunité de la modification en projet ne devrait pas être saisie pour disposer à l'avant-dernier alinéa que l'équipement des véhicules précédant ou suivant la course peut consister en un ou plusieurs feux jaunes clignotants.

Il se demande enfin si toutes les formes d'organiser une compétition sportive sur la voie publique sont couvertes par la seule évocation « de concurrents à pied, à cheval, à cycle ou en véhicules automoteurs ». Qu'en est-il par exemple d'autres véhicules sans moteur ou de jouets, tels les « caisses de savon »?. Le Conseil d'Etat voudrait rappeler à cet égard qu'à l'époque l'article 143 du Code de la Route, version en vigueur avant la modification précitée du 1^{er} juillet 2011, avait servi de fondement légal pour retenir une négligence fautive dans le chef des organisateurs dans une affaire d'homicide involontaire survenu dans le cadre d'une « course de caisse à savon » non autorisée (cf. Cour d'appel, arrêt 7/93V du 8 janvier 1993).

En réduisant le périmètre des compétitions sportives soumises à autorisation ministérielle les auteurs transfèrent la responsabilité intégrale de l'organisation des courses, désormais dispensées d'autorisation, aux seuls organisateurs, tout en acceptant que ceux-ci ne soient pas toujours au fait des conditions à observer pour protéger les spectateurs et les concurrents, pour s'assurer en matière de responsabilité civile, ou encore pour informer dûment les autorités d'éventuelles perturbations du trafic.

Aussi le Conseil d'Etat se doit-il d'insister sur le maintien en l'état de l'étendue des manifestations à considérer comme compétitions sportives ayant lieu sur la voie publique.

Article 37

Dans la mesure où le commentaire de l'article 1^{er} du projet du règlement grand-ducal sous examen reste muet sur d'éventuelles références internationales justifiant la modification qu'il est prévu d'apporter à la rubrique 3.5 sous e) de l'article 2 du Code de la Route (relative à la définition du feu-brouillard avant) il est difficile d'apprécier le bien-fondé des modifications projetées en relation avec l'article 144 pour ce qui est des points de modification relevés sous 1. et 3.

Le Conseil d'Etat croit néanmoins comprendre que l'alignement de la définition du « feu-brouillard avant » est fondé sur le Règlement (ECE) N° 48 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne l'installation des dispositifs d'éclairage et de signalisation approuvé par le règlement grand-ducal précité du 20 janvier 1983.

La modification sous 2, ne donne pas lieu à observation.

Même si l'alignement prévu de la réglementation nationale est justifié par un texte international, le remplacement de la référence à la pluie ou à la neige comme facteurs susceptibles de réduire la vue par une référence générale et floue à des situations similaires par rapport à du brouillard épais (réduisant par définition la visibilité à moins de 50 m aux termes de l'article 144 du Code de la Route) enlève la sécurité juridique aux conditions d'application de la règle à modifier.

En vue de rencontrer le problème soulevé le Conseil d'Etat pourrait s'accommoder d'une approche évoquant l'hypothèse d'une situation de brouillard épais, (de chute de pluie ou de neige) ou de situations similaires réduisant la visibilité à moins de 50 mètres pour rendre obligatoire l'usage des feux-brouillards.

Articles 38 et 39

L'impossibilité du Conseil d'Etat d'apprécier le bien-fondé de la modification reprise à l'article 37 vaut au même titre pour les articles 38 et 39.

Article 40

Sans observation, les modifications prévues étant d'ordre rédactionnel.

Article 41

Sans observation.

Article 42

Traditionnellement le passage pour piétons est considéré comme une sorte de gué assurant une sécurité optimale aux piétons pour traverser une chaussée, si les automobilistes respectent l'ordre de ralentir et de s'arrêter, le cas échéant, qui leur est signifié par le signal E,11a. Il est évident que cet optimum de sécurité n'est garanti qu'à condition de veiller de jour comme de nuit à une bonne visibilité du passage, de réduire autant que possible la distance de la traversée et d'éduquer automobilistes et piétons pour prendre réciproquement les égards que demandent la sécurité et la fluidité du trafic routier. C'est dans cette optique que s'est justifiée la distance de 50 mètres.

Il est vrai que l'article 20 de la Convention sur la Circulation routière, signée à Vienne, le 8 novembre 1968, et approuvée par la loi du 27 mai 1975 limite l'obligation d'emprunter un passage pour piétons à l'hypothèse où un tel passage existe à proximité.

Il n'en reste pas moins que dans la mesure où les passages pour piétons, y compris ceux dotés de feux de signalisation, sont censés assurer une sécurité optimale, il ne serait que logique d'y drainer sur la plus grande étendue possible les piétons souhaitant traverser la chaussée. Réduire par contre la distance obligeant à l'utilisation du passage pour piétons témoigne de la conviction qu'en fin de compte ces passages n'offrent pas la sécurité voulue.

Ne serait-il pas plus logique de déterminer et de réaliser un programme de sécurisation de ces passages plutôt que d'abandonner à l'appréciation du piéton s'il entend ou non emprunter un passage clouté pour traverser la chaussée, même si la justification de cet abandon est de façon très téméraire placée sous la bannière de la promotion de la mobilité douce?

Le Conseil d'Etat se prononce contre la réduction projetée.

Article 43

Le Conseil d'Etat voudrait rappeler que les règles applicables en zone résidentielle font référence à des recommandations internationales dont le souci majeur est d'arrêter d'emblée des règles uniformément applicables au-delà des frontières.

En modifiant unilatéralement le concept réglementaire mis en place sous l'égide de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies, le Luxembourg méconnaît délibérément cette harmonisation qui certes n'engage pas les Etats membres sur le plan juridique, mais que devrait surtout dans un pays de la taille du Grand-Duché de Luxembourg être apprécié à sa juste valeur.

Par voie de conséquence le Conseil d'Etat suggère de renoncer à la modification projetée et de procéder dans le concert des autres pays participant aux travaux de la Commission économique pour l'Europe en vue de faire évoluer le droit de la circulation routière de manière cohérente en Europe.

Article 44

Les modifications qu'il est prévu d'apporter à l'article 164 du Code de la Route ne donnent pas lieu à observation.

Le Conseil d'Etat se doit pourtant de soulever le problème de l'autorisation dérogatoire de stationner à un arrêt d'autobus que « l'autorité [aura] délivrée à titre temporaire », alors que cette autorité n'est pas autrement définie. Comme le pouvoir réglementaire en matière de circulation relève, hormis les attributions dévolues aux communes, de la compétence du Grand-Duc en vertu de l'article 36 de la Constitution, le Conseil d'Etat ressent quelques difficultés pour imaginer la façon dont cette disposition trouvera application. Elle risque par ailleurs de se heurter au principe de l'égalité devant la loi.

Le Conseil d'Etat recommande vivement d'en faire abstraction.

Article 45

Sans observation.

Article 46

L'article sous objet prévoit de modifier à deux égards l'article 166 du Code de la Route ayant trait aux interdictions de stationnement.

Quant au paragraphe 1^{er} censé modifier le point s) de l'article 166 il y a lieu de s'en tenir aux notions définies dans la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation sur toutes les voies publiques. Le Conseil d'Etat propose d'écrire en conséquence:

« s) sur les chaussées faisant partie de la voirie normale de l'Etat située en-dehors des agglomérations ».

Quant au paragraphe 2 le Conseil d'Etat ne voit pas l'intérêt de la modification projetée. En effet, en vertu de l'article 110 du Code de la Route il est défendu d'emprunter les surfaces en question, sauf l'autorisation de franchir celles-ci indiquée par une signalisation ou un marquage autorisant ce franchissement. Le stationnement y est en tout état de cause interdit sans exception conformément à ce que dispose l'article 110. Le point v) est dès lors à omettre. Le Conseil d'Etat rappelle encore son observation critique à l'endroit de l'article 44 en ce qui concerne le renvoi à des autorisations « délivrées par l'autorité » sans préciser quelles sont les compétences réglementaires ou administratives visées.

Article 47

Sans observation, sauf que le Conseil d'Etat propose d'alléger le texte de l'alinéa 2 du paragraphe 1, nouvelle version proposée, de l'article 171 du Code de la Route, grâce à la suppression du début de la troisième phrase. Le texte se lira dès lors comme suit:

« Le conducteur doit en outre signaler le véhicule à distance, soit ... ».

Article 48

L'article 172 du Code de la Route a trait aux conditions auxquelles sont soumis les véhicules immatriculés ou enregistrés à l'étranger qui circulent sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

L'approche internationale en la matière veut que les règles relatives à l'équipement (voire à l'aménagement) des véhicules en circulation internationale soient celles du pays d'immatriculation, tandis que le comportement sur la route doit répondre aux règles valant dans le pays de circulation.

Le Code de la Route reste en retrait par rapport à cette approche en disposant que de façon générale l'ensemble de ses règles sont applicables aux véhicules immatriculés à l'étranger et circulant sur les routes luxembourgeoises, sauf les exceptions spécialement prévues.

L'approche préconisée dans le texte sous examen est de maintenir l'actuelle règle du Code de la Route, tout en ajoutant que les véhicules étrangers présents sur le territoire national doivent en outre être conformes aux exigences de la Convention de Vienne sur la circulation routière du 8 novembre 1968. Le Conseil d'Etat se demande si la double exigence qui se dégagerait dans ces conditions de la nouvelle rédaction de l'article 172 aura sa raison d'être, alors qu'il doit être admis qu'en vertu du principe de la prééminence du droit international sur le droit national le Code de la Route n'est applicable que dans la mesure où il est conforme à la prédite convention.

Dans les conditions données il donne la préférence à une approche différente qui consiste à maintenir le principe de l'alinéa 2 (nouvelle version projetée) de l'article 172. Il conviendra dans ces conditions de disposer que le Code de la Route est en tous points applicables aux véhicules immatriculés à l'étranger et circulant sur le territoire luxembourgeois tout en ajoutant avec les détails requis les exceptions utiles sur l'application des règles d'équipement et d'aménagement (mais non celles relatives au chargement) du pays d'immatriculation. Cette approche aurait, hormis l'intérêt de distinguer nettement entre les règles de droit commun et les exceptions spécialement admises, l'avantage de regrouper sous un seul et même article le cadre réglementaire à respecter par les conducteurs étrangers empruntant le réseau routier national.

Article 49

L'article 173 du Code de la Route a trait aux documents de bord que le conducteur d'un véhicule immatriculé à l'étranger est tenu d'exhiber sur réquisition des forces de l'ordre lorsque le véhicule circule sur le territoire luxembourgeois.

L'ajout d'un point 4° à l'article 1^{er} part de la prémisse que tous les pays d'immatriculation des véhicules susceptibles de circuler sur les routes luxembourgeoise prévoyant un contrôle technique périodique obligatoire. Dans la mesure où tel sera le cas le point 4° ne donne pas lieu à observation.

Le Conseil d'Etat estime que le point 5° a sa place dans le règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 sur le transport par route de marchandises dangereuses auquel il est renvoyé. En effet, le transport routier d'autres marchandises comme par exemple les denrées périssables, les matières explosives, les matières radioactives, certains déchets, etc. requièrent également la présence à bord de documents spéciaux qui ne sont pas non plus spécifiquement évoqués dans l'article sujet à modification.

Au point 7°, il faut écrire « Etats membres » de l'Union européenne.

Quant à l'alinéa 2, son application par les forces de l'ordre sera difficile en raison de l'impossibilité de disposer pour chaque pays d'un relevé exhaustif des documents visés.

Quant à l'alinéa 3 faut-il admettre que le Luxembourg autorise la conduite de véhicules sur son territoire sans que le conducteur dispose d'un permis de conduire conformément aux exigences légales nationales, voire européennes ou sans qu'il remplisse l'âge requis pour l'accès aux différentes catégories du permis de conduire identifiées par le droit européen? Un jeune Américain de 16 ans titulaire d'un permis de conduire établi par son pays d'origine qui séjournerait par exemple pendant un temps prolongé sur le territoire luxembourgeois pourrait-il y conduire des voitures dès avant d'avoir 18 ans?

Article 50

Le Conseil d'Etat approuve l'approche voulant que pour un ensemble de véhicules couplés tant les règles d'équipement et d'aménagement que les exigences en matière de documents de bord doivent être respectées.

Il se demande toutefois quelle pourrait être la portée de l'immatriculation si ce n'était l'admission du véhicule à la circulation tant nationale qu'internationale. Il pourrait dès lors s'accommoder de la suppression du bout de phrase « et admise à la circulation à l'étranger ».

Le point 2° du même alinéa 1^{er} de l'article 173*bis* sujet à modification, ne concorde pas avec le commentaire afférent. En outre, la syntaxe donne lieu à problème. D'après la compréhension du Conseil d'Etat ce point 2° aurait avantage à être libellé comme suit:

« 2° soit accompagné des documents énumérés à l'article 173, en cours de validité, et soit, dans le cas d'une remorque ou semi-remorque qui a une masse maximale autorisée de plus de 750 kg et qui est couverte par un certificat de contrôle technique, délivré ou bien dans les conditions prévues par la législation du pays d'immatriculation, ou bien émis par un organisme de contrôle technique luxembourgeois agréé à ces fins. »

Quant à l'alinéa 2 le Conseil d'Etat se demande si le libellé est conforme aux exigences européennes concernant la configuration des plaques minéralogiques qui comportent outre l'emblème de l'Union européenne le signe distinctif national intégré dans le corps de la plaque.

Il propose encore d'écrire « ... dans lequel est immatriculée ... », tout en prévoyant pour le signe distinctif national une exception pour les Etats membres de l'Union européenne.

Article 51

Le Conseil d'Etat s'interroge sur l'opportunité de modifier la configuration des signaux routiers, si le pouvoir réglementaire admet parallèlement le maintien en vigueur de la signalisation ancienne pendant encore dix ans.

Tout en concevant l'intérêt d'une période transitoire il propose de ramener celle-ci à tout au plus trois, voire cinq ans.

Article 52

L'article sous examen prévoit l'alignement du catalogue des avertissements taxés annexé au règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 aux modifications projetées du Code de la Route.

Le Conseil d'Etat rappelle encore une fois sa critique concernant les consignations pour des contrevenants qui ne résident pas au Luxembourg en renvoyant à la jurisprudence de la Cour de Justice de l'Union européenne.³

Concernant le catalogue proprement dit il ne comprend pas l'insertion formée par des parenthèses délimitant deux points qui figurent aux rubriques (70)-06, (107)-37, (110)-05, (134)-01, (144)-03, (145)-03, (164)-01 et (173)-01.

A la rubrique 172 il échet de préciser que la convention visée a été « approuvée par la loi du 27 mai 1975 ».

³ Cf. avis du Conseil d'Etat du 15 novembre 2011 relatif au projet de règlement grand-ducal modifiant

1. l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques
2. le règlement grand-ducal modifié du 8 mai 1999 relatif aux matières de la formation complémentaire de l'instruction préparatoire au permis de conduire ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cette formation
3. le règlement grand-ducal modifié du 8 mai 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats conducteurs
4. le règlement grand-ducal du 12 octobre 2001 déterminant les conditions en vue de l'agrément des examinateurs chargés de la réception des permis de conduire
5. le règlement grand-ducal modifié du 17 mai 2004 sur les matières des examens en vue de l'obtention d'un permis de conduire
6. le règlement grand-ducal modifié du 2 octobre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement
7. le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points.

Le Conseil d'Etat se demande encore pourquoi à la rubrique 94*bis* un usage non réglementaire de plaques rouges voire un défaut de plaques rouges ou de plaques belges et néerlandaises y assimilées est sanctionné de façon plus sévère (cf. 74 euros) que le défaut à la rubrique 172-01 d'un véhicule étranger en circulation sur les routes luxembourgeoises de répondre aux exigences de la Convention de Vienne précitée (cf. 49 euros).

Enfin, dans la mesure où le Conseil d'Etat est suivi au sujet de ses observations critiques et propositions de texte relatives aux modifications que le règlement grand-ducal en projet prévoit par ailleurs d'apporter à la réglementation routière, il y aura, le cas échéant, lieu d'y aligner les changements projetés du catalogue des avertissements taxés.

Articles 53 et 54

Sans observation.

Article 55

Ensemble avec les articles 56 et 61 du règlement grand-ducal en projet, l'article sous examen a pour objet d'apporter un certain nombre de modifications au règlement modifié du 27 janvier 2001 fixant les modalités de fonctionnement d'un système de contrôle technique des véhicules.

Le Conseil d'Etat fait remarquer d'emblée que les auteurs visent tantôt l'organisme de contrôle technique et tantôt la SNCT (Société Nationale de Contrôle Technique). Il rappelle qu'au-delà de l'intérêt de se fixer sur une terminologie cohérente à travers l'intégralité du règlement sujet à modification, le renvoi à l'organisme de contrôle technique, voire à la SNCT soulève en outre la question de la compatibilité de la législation indigène en place avec les exigences de droit européen, dont notamment la directive 2006/123/CE relative aux services dans le marché intérieur. En vue d'éviter d'éventuels écueils en la matière par rapport aux exigences du droit de l'Union européenne il y a lieu d'examiner incontinent quels sont les aspects légaux qui requièrent une adaptation.

Par ailleurs, la directive s'avère en vertu de l'article 288, TFUE un acte législatif de l'Union européenne qui « lie tout Etat membre destinataire quant au résultat à atteindre, tout en laissant aux instances nationales la compétence quant à la forme et aux moyens ». Comme la directive ne s'adresse dès lors pas directement aux administrés, il y a lieu à l'article 1^{er}, sujet à modification, de faire état non pas de directives, mais des textes nationaux qui en ont assuré la transposition.

Enfin, la lisibilité de l'article en question gagnerait si les tirets étaient remplacés par des chiffres (1) et 2)), et les points par des lettres (a), b), c)...).

Pour le surplus la modification prévue ne donne pas lieu à observation.

Article 56

Les auteurs n'expliquent pas en quoi le règlement sujet à modification ferait exception à la portée des termes définis par le Code de la Route et employés dans le cadre du règlement grand-ducal précité du 27 janvier 2001. L'ajout du nouvel alinéa 1^{er} qu'il est proposé d'ajouter à l'article 2 n'a dès lors pas de raison d'être.

Dans ces conditions, il échet de maintenir l'article 2 du règlement grand-ducal de 2001 en son état et de renoncer à l'article 56 sous examen.

Article 57

L'article 57 a pour objet de remplacer l'article 23 du règlement grand-ducal précité du 27 janvier 2001. Le Conseil d'Etat ne comprend pas la subdivision de cet article en deux paragraphes alors que l'article 23 est censé être remplacé dans son intégralité.

Le paragraphe 1^{er} comporte notamment une exemption de l'obligation légale de présenter un véhicule au contrôle technique si ce véhicule fait l'objet d'une immatriculation au Luxembourg après avoir été immatriculé dans un autre Etat de l'Espace Economique Européen. Cette exemption serait applicable à condition qu'au moment de cette nouvelle immatriculation le véhicule en question soit couvert par un certificat de contrôle technique toujours valable émis par les autorités du pays d'origine. Les auteurs justifient cette modification par des considérations tenant à un risque de non-conformité de la législation luxembourgeoise aux exigences du droit européen; ils citent à cet effet les extraits pertinents de la communication interprétative 2007/C68/04 de la Commission européenne.

Nonobstant l'initiative louable de vouloir aligner en la matière le droit national aux exigences juridiques de l'Union européenne, le Conseil d'Etat rappelle qu'en vue de ce faire il y a lieu de respecter encore les formes imposées par le droit interne. En particulier, il n'est pas permis au règlement grand-ducal de modifier le champ d'application de la loi, alors qu'en vertu de l'article 36 de la Constitution le pouvoir du Grand-Duc se limite aux règlements et arrêtés « nécessaires pour l'exécution des lois ». Or, l'article 4*bis* de la loi précité du 14 février 1955 prévoit en son paragraphe 1^{er} que « le contrôle technique d'un véhicule routier a lieu: 1° avant la première immatriculation du véhicule au Luxembourg ... » tout en déterminant au paragraphe 4 les modalités selon lesquelles le contrôle technique doit être effectué. Etant donné que l'organisme de contrôle technique étranger qui a établi le certificat couvrant le véhicule au moment de son importation au Luxembourg ne saurait répondre aux prescriptions dudit paragraphe 4, la disposition réglementaire sous examen n'est pas conforme à la loi. En vue d'établir la conformité de la législation luxembourgeoise avec le droit européen, une modification de la loi même s'impose dès lors. L'approche envisagée par les auteurs expose par contre l'application de l'article sous avis à la sanction de l'article 95 de la Constitution, notamment dans l'hypothèse où un véhicule importé et réimmatriculé au Luxembourg aura été impliqué dans un accident sans avoir été présenté au contrôle technique conformément à l'article 4*bis* de la loi de 1955. Le Conseil d'Etat insiste dès lors sur la suppression du dernier alinéa du paragraphe 1^{er}, version projetée.

Quant au libellé du paragraphe 1^{er} de l'article 23, version en projet, il échet de veiller à la conformité rédactionnelle du texte avec celui du paragraphe 2 en recourant uniformément soit à l'expression « organisme de contrôle technique », soit au sigle « SNCT ».

Le Conseil d'Etat note encore la curieuse numérotation retenue au paragraphe 2 de l'article 27 auquel il est renvoyé où les alinéas ne portent pas des chiffres dans l'ordre séquentiel, mais où les alinéas 3 à 5 sont numérotés 2.1., 2.2. et 2.3 au lieu de porter les numéros 3, 4 et 5.

Enfin, il y a lieu de revoir la rédaction de l'alinéa 3 du paragraphe 1^{er} en écrivant:

« Toutefois, il ne peut pas être renoncé au contrôle technique lorsque la transcription du véhicule concerné requiert une agrégation suite à une réparation ou une transformation dans les conditions de l'alinéa (2.3.) du paragraphe 2 de l'article 27. »

Quant au paragraphe 2 le Conseil d'Etat doit avouer ne pas se retrouver dans la numérotation des alinéas de l'article 4*bis* de la loi de 1955 auxquels il est renvoyé. Il a l'impression que les auteurs visent l'alinéa 5 et non pas l'alinéa 6 du paragraphe 1^{er} de cet article. Par ailleurs, les auteurs recourent à un libellé byzantin pour exprimer leur pensée. Dans la mesure où il s'agit de dire qu'un contrôle technique n'est pas requis en attendant le contrôle technique périodique dès lors qu'on se trouve dans l'hypothèse de l'alinéa 5 du paragraphe 1^{er} dudit article 4*bis* le texte du paragraphe 2 pourra être simplifié dans le sens suivant:

« L'atelier qui a, dans les conditions de l'alinéa 5 du paragraphe 1^{er} de l'article 4*bis* de la loi précitée du 14 février 1955, procédé à la transformation d'un véhicule soumis au contrôle technique périodique établit une attestation de transformation suivant une formule en papier sécurisé, tenue à sa disposition par [l'organisme de contrôle technique/SNCT].

Le modèle de cette attestation est arrêté par le ministre [ayant les transports dans ses attributions].

L'atelier remet l'original de l'attestation au propriétaire ou détenteur du véhicule transformé. Cette attestation vaut document de bord jusqu'à la prochaine présentation du véhicule au contrôle technique. Une copie en est communiquée [à l'organisme de contrôle technique/à la SNCT] dans les 24 heures. »

Article 58

Comme la directive s'adresse aux Etats membres et non aux particuliers et aux entreprises il n'est pas permis de renvoyer dans un texte normatif national à la directive mais à la loi ou au règlement qui en a assuré la transposition.

Dans la mesure où le contenu de l'annexe II de la directive 2009/40/CE auquel l'article sous examen se réfère n'aurait pas été reprise dans un règlement grand-ducal, le projet de règlement grand-ducal pourrait prêter le cadre pour ce faire.

Article 59

L'observation faite par le Conseil d'Etat à l'endroit de l'article 58 vaut au même titre pour l'article sous examen.

Article 60

L'observation fait à l'endroit des articles 58 et 59 du projet de règlement grand-ducal sous avis s'applique également au nouveau libellé qu'il est prévu de donner à l'article 26 du règlement grand-ducal précité du 27 janvier 2001. Il y a lieu de remplacer les références aux directives mentionnées par des références aux textes de transposition de ces directives.

Par ailleurs, suite à l'entrée en vigueur du traité de Lisbonne du 13 décembre 2007, l'adjectif « communautaire » pour désigner l'Union européenne n'est plus autorisé. Le Conseil d'Etat propose d'écrire au paragraphe 1^{er} nouveau de l'article 26 précité « réception européenne » ou « réception selon le droit de l'Union européenne ».

Enfin, les usages légistiques ayant cours interdisent des dispositions explicatives ajoutées entre parenthèses dans un texte normatif. Concernant le paragraphe 2 nouveau et l'alinéa 1^{er} nouveau du paragraphe 3 le Conseil d'Etat propose d'écrire respectivement:

« A cette fin un procès-verbal de réception nationale par type est établi par [l'organisme de contrôle technique/la SNCT] ».

et

« A cette fin un procès-verbal de réception nationale à titre isolé est établi par [l'organisme de contrôle technique/la SNCT] en vertu de l'article 26*bis*.

Article 61

Les observations formulées à l'endroit de l'article 58 valent également pour l'article sous examen.

Articles 62 à 66

Les articles sous examen prévoient de modifier à plusieurs égards le règlement grand-ducal modifié du 17 juin 2003 relatif à l'identification des véhicules routiers, à leurs plaques d'immatriculation et aux modalités d'attribution de leurs numéros d'immatriculation.

Les modifications en question s'imposent dans l'intérêt d'un alignement du dispositif de ce règlement aux dispositions afférentes du Code de la Route. En effet, comme rappelé ci-avant, les auteurs entendent regrouper dans le Code de la Route (cf. article 17, paragraphe 1, article 18, paragraphes 3 et 7, article 19, paragraphes 1 à 4, et article 20 du projet de règlement grand-ducal) l'ensemble des exigences réglementaires concernant l'usage de plaques rouges luxembourgeoises tant dans le pays qu'à l'étranger. Etant donné que les modifications contribuent à une meilleure lisibilité des textes réglementaires en cause le Conseil d'Etat a approuvé

cette approche lors de l'examen des dispositions du règlement grand-ducal en projet destinées à modifier le Code de la Route.

Contrairement à la modification prévue à l'article 62 du projet de règlement grand-ducal, les modifications reprises aux articles 63 à 66 ne donnent pas lieu à observation.

Quant à l'intention prévue à l'article 62 de compléter le règlement grand-ducal précité du 17 juin 2003 par un nouvel article *1bis*, le Conseil d'Etat note que les dispositions en projet se limitent à confirmer une évidence. La terminologie de la réglementation routière dont en particulier les notions définies au Code de la Route s'appliquent avec la même signification dans le cadre du règlement sujet à modification, « pour autant que le présent règlement ne dispose pas autrement de manière explicite ».

Le contenu du nouvel article *1bis* ne comporte pas de valeur normative additionnelle. S'il s'avérait nécessaire de déroger de façon spécifique aux définitions du Code de la Route dans le cadre du règlement à modifier, il suffirait de disposer en conséquence à l'endroit de l'article concerné.

Par voie de conséquence, le Conseil d'Etat demande la suppression de l'article 62. La numérotation des articles subséquents devra être revue en conséquence.

Article 67

La modification prévue du règlement grand-ducal modifié du 12 novembre 1981 ayant pour objet la fixation et la perception des taxes sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules s'inscrit à son tour dans le sillage des modifications qu'il est projeté d'apporter au Code de la Route en vue d'y regrouper les dispositions réglementaires relatives aux plaques rouges et de préciser parallèlement la terminologie distinguant entre certificat d'immatriculation, certificat d'identification, signe distinctif particulier et autorisation ministérielle pour l'usage de plaques rouges.

La modification prévue du point 1) de l'article 1^{er} du règlement grand-ducal précité du 12 novembre 1981 ne donne pas lieu à observation.

Article 68

Selon les auteurs la modification envisagée de l'article 1^{er} du règlement grand-ducal du 2 août 2002 concernant les modalités d'utilisation, d'homologation et de contrôles des cinémomètres est dictée par le souci d'admettre des cinémomètres autres que ceux recourant au rayonnement laser ou à la méthode « Doppler » pour mesurer la vitesse.

Or, le texte de remplacement conduit à limiter les possibilités dont dispose la Police grand-ducale pour contrôler les excès de vitesse au seul usage du cinémomètre quelle que soit par ailleurs la technique de fonctionnement de cet appareil. Cette approche condamne notamment la possibilité de constater l'excès de vitesse au moyen du seul tachymètre dont

est équipé le véhicule de police suivant un véhicule en infraction ou encore au moyen des signaux installés à l'entrée des agglomérations en vue d'indiquer aux automobilistes la vitesse à laquelle ils roulent. Si le Conseil d'Etat est conscient que le recours à de tels pis-aller saurait tout au plus entrer en ligne, lorsque la vitesse constatée est grossièrement excessive, il ne voudrait par ailleurs pas voir de nouvelles techniques futures susceptibles de garantir les mêmes résultats que le cinémomètre être exclues *a priori*.

Aussi recommande-t-il de revoir le libellé de l'article 67 dans le sens suivant:

« **Art. 66.** L'alinéa 1^{er} de l'article 1^{er} du règlement grand-ducal du 2 août 2002 concernant les modalités d'utilisation, d'homologation et de contrôles des cinémomètres est remplacé par le texte suivant:

"En vue des contrôles en matière de dépassement des limitations réglementaires de la vitesse, les membres de la Police grand-ducale peuvent utiliser des cinémomètres". »

Article 69

Dans la mesure où les modifications sous objet comportent également le changement d'un règlement prévoyant la fixation et la perception de taxes administratives (en l'occurrence le règlement grand-ducal précité du 12 novembre 1981) le Conseil d'Etat recommande l'ajout du ministre des Finances parmi les membres du Gouvernement chargés de l'exécution du règlement en projet (cf. article 79, paragraphe 3, de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'Etat).

Ainsi délibéré en séance plénière, le 17 janvier 2012.

Le Secrétaire général,

s. Marc Besch

Le Président,

s. Georges Schroeder